Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 22.

(Nr. 7038.) Gesetz, betreffend die Gewährung einer Staatsunterstützung an die Thüringische Eisenbahngesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Leinefelde nach Gotha. Vom 2. März 1868.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen, mit Bezug auf das Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Leinefelde über Mühlhausen und Langensalza bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Gotha, vom 14. Juli 1866., unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wird ermächtigt, der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zur Ausgleichung der bei Begebung ihrer Stammaktien Littr. B. über den Betrag von 435,000 Thalern hinaus sich ergebenden Ausfälle aus den Beständen des Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung eine Beihülfe bis zum Betrage von 132,000 Thalern zu gewähren.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 2. März 1868.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz.
v. Mühler. v. Selchow. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt.

Ausgegeben zu Berlin den 4. April 1868.

(Nr. 7039.) Gesetz, betreffend die Bewilligung einer bedingten Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Posen nach Thorn und Bromberg. Vom 11. März 1868.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Posen nach Thorn mit einer Zweigbahn nach Bromberg die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von vier Prozent des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von dreizehn Millionen Thaler nach Maaßgabe des beigedruckten, unter dem 30. November 1867. vereinbarten Vertragsentwurfes hiermit insoweit bewilligt, als der dem Staate statutmäßig zustehende dritte Theil des Reinertrages der Oberschlesischen Eisenbahn über fünf Prozent des Aktienkapitals und die über drei und einhalb Prozent Zinsen aufkommende Dividende des Staatsantheils an den Stammaktien Littr. B. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, sowie der für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn gebildete Garantiefonds zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen und nicht durch die in den Gesetzen vom 20. Februar 1854. (Gesetz-Samml. S. 94.) und vom 13. Mai 1857. (Gesetz-Samml. S. 437.) für das Anlagekapital der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bewilligte Zinsgarantie, welche der in dem gegenwärtigen Gesetze bewilligten Garantie vorgeht, in Anspruch genommen werden.

§. 2.

Die Zinsgarantie des Staates hört auf, sobald die Bahnstrecke der projektirten Thorn-Insterburger Eisenbahn von Thorn bis zum Anschlusse an die Ostpreußische Südbahn zehn Jahre hindurch im Betriebe gewesen sein wird.

§. 3.

Unser Finanzminister und Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 11. März 1868.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz.
v. Mühler. v. Selchow. Leonhardt.

Ver-

Vertrag

über

die Erbauung und den künftigen Betrieb einer Eisenbahn von Posen nach Thorn nebst einer Abzweigung nach Bromberg.

Zwischen dem Regierungs-Assessor Ursinus, als Kommissarius des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, einerseits, und dem Geheimen Regierungsrath Lentze, als Vorsitzenden der Direktion, sowie dem Kommerzienrath Franck und dem Banquier Fromberg, als Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen, sowie der Genehmigung der Generalversammlung der Aktionaire der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag verabredet worden.

§. 1.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Posen über Gnesen und Inowraclaw nach Thorn mit einer Zweigbahn von einem noch zu bestimmenden, aber nicht südlicher als Pakosz belegenen Punkte nach Bromberg als einen integrirenden Theil des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens unter den nachstehenden näheren Bestimmungen zu übernehmen.

§. 2.

Die Bestimmung der Richtungslinie der Eisenbahn, sowie des Abzweigungspunktes der Zweigbahn nach Bromberg bleibt dem Königlichen Ministerium für Handel 2c. vorbehalten. Der Genehmigung und Feststellung desselben unterliegen auch die speziellen Bauprojekte und Anschläge. Etwaige Abweichungen von den festgestellten Projekten und Anschlägen sind nur unter besonderer Genehmigung des vorbezeichneten Ministeriums zulässig.

§. 3.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, mit der Aufstellung der speziellen Bauprojekte und Anschläge sofort nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession vorzugehen, mit dem Bau der Bahn sogleich nach Genehmigung und Feststellung der Projekte und Anschläge durch die Königliche Staatsregierung zu beginnen und die Bahn in vier Jahren nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession betriebsfähig herzustellen und dem Betriebe zu übergeben.

§. 4.

Die Königliche Staatsregierung wird dahin wirken, daß der Gesellschaft der zur Erbauung der Bahn nach Maaßgabe der von dem Königlichen Ministerium für Handel rc. festgestellten Bauprojekte und Anschläge erforderliche Grund und Boden von Seiten der betheiligten Korporationen unentgeitlich überwiesen wird.

§. 5.

Das zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der Posen-Thorn-Bromberger Bahnstrecke, zum entsprechenden Ausbau der Anschlußbahnhöfe in Posen, Thorn und Bromberg, sowie zur Anschaffung der erforderlichen Transportmittel nöthige Kapital wird — einschließlich des zur Verzinsung desselben während der Bauzeit erforderlichen Betrages und der etwaigen Kursverluste — auf 13 — mit Buchstaben dreizehn — Millionen Thaler angenommen und durch Ausgabe von vier und einhalbprozentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft beschafft.

§. 6.

Sobald die Baurechnung der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn abgeschlossen ist, wird das Kapital, welches sich

a) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör,
b) für die Anschaffung der Transportmittel,
c) für die Bestreitung der Generalkosten, welche, soweit sie sich nicht abgesondert verrechnen und direkt aus dem Baufonds verausgaben lassen, mit einhalb Prozent der Ausgaben zu a. und b. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zu vergüten sind,
d) für den Kursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen,
e) für die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen während der Bauzeit, das heißt bis zu dem auf die Betriebseröffnung der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn folgenden 1. Januar,

als nothwendig ergeben hat, unter Zuziehung eines Kommissarius des Königlichen Ministeriums für Handel rc. definitiv festgestellt.

§. 7.

Der Reinertrag der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn wird dergestalt berechnet, daß von der gesammten Jahreseinnahme derselben

a) die verausgabten Verwaltungs-, Transport- und Unterhaltungskosten nach Maaßgabe der Bestimmungen des §. 8. dieses Vertrages,
b) die zu dem Reserve- und dem Erneuerungsfonds fließenden Beträge (§. 9. dieses Vertrages)

abgezogen werden.

§. 8.

§. 8.

Zur Vereinfachung der Betriebsrechnung wird festgestellt, daß die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn an sämmtlichen Betriebsausgaben des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens — das heißt an den Kosten der allgemeinen Verwaltung, der Bahnverwaltung und der Transportverwaltung — in derselben Weise partizipirt, wie dies bezüglich der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn im Verhältniß zu der Oberschlesischen Eisenbahn festgestellt ist. Die in diesem Verhältniß festgestellten Grundsätze über die Vergütung für die wechselseitige Benutzung der Transportmittel gelten auch für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn in ihrem Verhältniß zu der Oberschlesischen Eisenbahn.

§. 9.

Ein Reserve- und ein Erneuerungsfonds der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn sind zu bilden. Für die Rücklagen in dieselben sind die für den Reserve- und den Erneuerungsfonds des übrigen Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens geltenden Bestimmungen maaßgebend.

§. 10.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn nicht hinreichen sollte, um das Anlagekapital mit vier und einhalb vom Hundert zu verzinsen, leistet zunächst und vor dem Staate die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft einen Zuschuß von einem halben Prozent.

Wird auch hierdurch die Verzinsung mit vier und einem halben Prozent nicht vollständig erreicht, so ist der Staat verpflichtet, den hierzu erforderlichen Zuschuß für das aufgewendete Anlagekapital bis zu dem Maximalbetrage von 13 — mit Buchstaben dreizehn — Millionen Thaler aus dem ihm nach §. 9. des zweiten Nachtrages zum Statut der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zustehenden dritten Theile von dem Ueberschusse über fünf Prozent des Aktienkapitals (der sogenannten Superdividende) und aus dem ihm nach demselben Paragraphen rücksichtlich seines Antheiles an den Stammaktien Littr. B. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zustehenden Gewinne über 3½ Prozent dieser Aktien (der eigentlichen Dividende), eventuell aus dem Garantiefonds (§. 11. dieses Vertrages) zu leisten, soweit diese Beträge reichen und nicht durch die Zinsgarantie, welche für das Anlagekapital der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn in den Gesetzen vom 20. Februar 1854. (Gesetz-Samml. S. 94.) und vom 13. Mai 1857. (Gesetz-Samml. S. 437.) bewilligt worden ist und der in diesem Vertrage verabredeten Zinsgarantie vorgeht, in Anspruch genommen werden.

Die Zinsgarantie des Staates hört auf, sobald die Bahnstrecke der projektirten Thorn-Insterburger Eisenbahn von Thorn bis zum Anschluß an die Ostpreußische Südbahn zehn Jahre hindurch im Betrieb gewesen sein wird.

Nach Beendigung dieser Zinsgarantie liegt die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen mit 4½ Prozent selbstverständlich der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft allein ob.

 §. 11.

§. 11.

Zur Sicherung für die Deckung etwaiger Zinsausfälle ist der Staat verpflichtet, den in Gemäßheit des §. 9. des unter dem 20. August 1853. Allerhöchst bestätigten Vertrages vom 28. Juli desselben Jahres, der Gesetze vom 20. Februar 1854. und 13. Mai 1857. und des unter dem 27. Dezember 1858. Allerhöchst bestätigten dreizehnten Nachtrages zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, bis zur Höhe von 1,400,000 Thalern angesammelten, resp. anzusammelnden Garantiefonds nach Vorschrift der allegirten Bestimmungen auf die Dauer der im §. 10. dieses Vertrages übernommenen Garantie zu erhalten.

§. 12.

Zur Amortisation des Anlagekapitals werden jährlich verwendet:

a) der Reinertrag (§. 7.) über 4½ Prozent des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozents des letzteren,

b) die Zinsen der amortisirten Prioritäts-Obligationen.

§. 13.

Rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage elektromagnetischer Telegraphen und deren Benutzung, sowie in Betreff der Benutzung der Bahn für militairische Zwecke finden auf die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn die für das Oberschlesische Eisenbahn-Unternehmen geltenden Bestimmungen Anwendung.

§. 14.

Die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 24. März und 2. August 1841., des unter dem 26. Februar 1842. Allerhöchst bestätigten Statuts der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, des unter dem 11. August 1843. Allerhöchst bestätigten zweiten Nachtrages, sowie aller übrigen Nachträge zu diesem Statute, ingleichen des durch den Allerhöchsten Erlaß vom 13. Oktober 1856. genehmigten Vertrages zwischen der Staatsregierung und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 17. September 1856. gelten auch für das Unternehmen des Baues und des Betriebes der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn.

Berlin, den 30. November 1867.

Ursinus,
Regierungs-Assessor.

Lentze,
Geheimer Regierungsrath.

Franck,
Königlicher Kommerzienrath.

Fromberg.

(Nr. 7040.) Bestätigungs-Urkunde, betreffend einen Nachtrag zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Vom 23. März 1868.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

Nachdem von Seiten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft mit Rücksicht auf den mit der genannten Gesellschaft, Behufs Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Trier durch die Eifel nach Call, unter dem 12./14. November 1867. abgeschlossenen Vertrag eine entsprechende Abänderung ihrer Statuten, sowie der zu denselben bisher erlassenen Nachträge beschlossen, und in Folge dessen der anliegende Statutnachtrag aufgestellt worden ist, wollen Wir dem letzteren die erbetene landesherrliche Genehmigung hiermit ertheilen.

Die gegenwärtige Urkunde ist nebst dem Nachtrage durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 23. März 1868.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Leonhardt.

Nachtrag

zu

den Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

Die Bestimmungen des unter dem 18. März 1867. Allerhöchst bestätigten Nachtrages zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, betreffend den Bau der Zweigbahn Call-Trier, werden nach Maaßgabe des zwischen der Königlichen Staatsregierung einerseits und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft andererseits unterm 12./14. November 1867. abgeschlossenen Vertrages hierdurch wie folgt deklarirt und ergänzt.

§. 1.

Soweit die Grunderwerbskosten für die Eifelbahn durch die Bewilligung der Interessenten, Gemeinden und Kreise, sowie durch die von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft aus eigenen Fonds zugesicherte Beihülfe von 74,127 Rthlr. 15 Sgr. nicht gedeckt werden, ist die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Abänderung des §. 4. des Vertrages vom 10. April 1866. berechtigt und verpflichtet, die nöthigen Mehrausgaben auf Rechnung des Baufonds zu übernehmen. Dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wird die Befugniß vorbehalten, das ganze Grunderwerbsgeschäft für das Unternehmen ganz oder theil-

theilweise in die Hand zu nehmen und durch von ihm zu bestellende Kommissare Namens und für Rechnung der Gesellschaft ausführen zu lassen.

§. 2.

Der §. 7. des Vertrages vom 10. April 1866. wird dahin abgeändert, daß die Rheinische Eisenbahngesellschaft im Einvernehmen mit der Staatsregierung die für den Bau der Call-Trierer Bahn kreirten Aktien Littr. B. auch unter dem Parikurse emittiren wird, sofern die Lage des Geldmarktes dieses geboten erscheinen lassen sollte.

§. 3.

Dem im §. 10. des Vertrages vom 10. April 1866. auf 11 Millionen Thaler festgesetzten Baukapitale wachsen diejenigen Ausgaben für den Grunderwerb zu, welche nicht durch die Leistungen der Interessenten, Gemeinden und Kreise, resp. nicht durch den von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft übernommenen Zuschuß von 74,127 Rthlr. 15 Sgr. gedeckt werden (§. 1. dieses Nachtrages), in gleicher Weise der Betrag der Kursverluste, welche bei der Ausgabe der Aktien Littr. B. sich ergeben werden. Soweit durch diese Mehrausgaben für den Grunderwerb und die Kursverluste eine Ueberschreitung des ursprünglich in Aussicht genommenen Anlagekapitals von 11 Millionen Thaler herbeigeführt wird, soll dieser Mehrbedarf in gleicher Weise wie das ursprüngliche Anlagekapital von 11 Millionen Thaler durch vom Staate garantirte Aktien Littr. B. beschafft werden.

§. 4.

Die Einzahlungstermine der zu emittirenden Aktien B., sowie die näheren Bedingungen der Emission werden von der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft bestimmt.

In den Emissionsbedingungen kann die Direktion bestimmen, daß die ursprünglichen Zeichner von der ferneren Verhaftung befreit sein sollen, nachdem 40 Prozent des Nominalkapitals eingezahlt sein werden. Bis auf Höhe von 40 Prozent werden alle Einzahlungen als für Rechnung der ursprünglichen Aktienzeichner geschehen erachtet.

§. 5.

Bezüglich des Verfallens der auf Aktien Littr. B. eingezahlten Beträge bei Versäumniß der nach §. 4. dieses Statutnachtrages von der Direktion festzusetzenden Einzahlungstermine, sowie der in Folge dessen etwa erfolgenden Zulassung neuer Aktienzeichnungen sind die Bestimmungen des §. 16. der Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft maaßgebend.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).